



Rocío Martín Ríos
Fiscal Adscrita a la Fiscalía de
Seguridad Vial de Andalucía, Ceuta y Melilla.
Fiscalía Provincial de Sevilla.
Doctora en Derecho por la Universidad de
Salamanca.
Máster en Seguridad Vial y Tráfico

**DELITOS DE HOMICIDIO Y LESIONES
IMPRUDENTES COMETIDOS CON
VEHÍCULO DE MOTOR O CICLOMOTOR**

DELITOS DE HOMICIDIO Y LESIONES IMPRUDENTES COMETIDOS CON VEHÍCULO DE MOTOR O CICLOMOTOR

Sumario: INTRODUCCIÓN. 1 CONFIGURACIÓN NORMATIVA DE LAS CONDUCTAS IMPRUDENTES EN LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL. 2 CONTRIBUCIÓN JURISPRUDENCIAL EN LA DELIMITACIÓN DE LA IMPRUDENCIA EN LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL. CONCLUSIONES. 3. CONCLUSIONES. 4. REFERENCIAS.

Resumen: La preocupación por reducir las altas tasas de siniestralidad en el ámbito de la seguridad vial motivó que el legislador penal pusiera el foco de atención en los siniestros con resultado de fallecimiento o lesiones ocasionados por conductas imprudentes cometidas con vehículo de motor o ciclomotores.

A través de un análisis crítico de las sucesivas reformas a que se sometió el Código Penal en lo relativo a los delitos imprudentes cometidos en dicho ámbito se pretende ofrecer criterios orientativos para identificar las conductas que pueden considerarse efectuadas mediante negligencia grave o menos grave y cuáles, por ser catalogadas como imprudencia leve, quedan excluidas del reproche penal y han de buscar respuesta en la jurisdicción civil.

A tal fin, se tendrán en cuenta las aportaciones doctrinales y jurisprudenciales que han ido acompañando al aplicador de la norma en la interpretación de dichas reformas.

Abstract: The concern about reducing the high accident rates in the field of road safety prompted the criminal legislator to focus on accidents resulting in death or injuries caused by reckless behavior committed with motor vehicles or mopeds.

Through a critical analysis of the successive reforms made to the Penal Code regarding reckless crimes committed in this area, it is intended to provide guiding criteria to identify behaviors that can be considered as carried out through gross negligence or less severe negligence, and which, being categorized as slight recklessness, are exempt from criminal reproach and must seek redress in the civil jurisdiction.

To this end, doctrinal and jurisprudential contributions that have accompanied the applicator of the standard in interpreting these reforms will be taken into account.

Palabras clave: Imprudencia, deber de cuidado, peligro, riesgo, seguridad vial.

Key words: Negligence, duty of care, danger, risk, road safety.

INTRODUCCIÓN

El avance de los medios técnicos y científicos que ha experimentado la sociedad a lo largo del último siglo ha supuesto indudables ventajas para el bienestar general, pero, a su vez, se ha traducido en la producción de situaciones que pueden suponer un riesgo para los ciudadanos. Ello ha propiciado la necesidad de que el Derecho penal intervenga para controlar, en la medida de lo posible y siempre sobre la base del principio de intervención mínima, las conductas que pudieran desencadenar en dichas situaciones.

Un ejemplo de ello lo constituye el ámbito de la seguridad vial. El aumento del número de desplazamientos efectuados a través de vehículo a motor dio lugar a una situación preocupante en relación con el número y gravedad de los siniestros viales. El elemento humano se situaba en la mayoría de los casos en el origen de aquellos, razón por la que se debía abordar la problemática desde todos los prismas y, por supuesto, también desde la perspectiva penal. El legislador, consciente de esta realidad y, con el propósito de frenar tanto el número de siniestros viarios como sus consecuencias, penó específicamente las conductas imprudentes cometidas con vehículo de motor o ciclomotores que producían el fallecimiento o lesiones.

El loable propósito del legislador quedó enturbiado por la opacidad de la regulación pues, pese a haberse modificado varias veces el texto penal, resulta harto difícil comprender qué supuestos encajan en una conducción en la que se aprecie una negligencia grave, menos grave o leve. La cuestión no es baladí a la vista de la diferencia no solo de tratamiento procesal, sino también penológica.

A lo largo de los últimos años se ha tratado de dar contenido normativo a los supuestos que encajarían en el ámbito de los delitos de homicidio y lesiones imprudentes cometidos a través de vehículos a motor o ciclomotor por suponer una infracción de la norma de cuidado, aun cuando ninguna de las sucesivas reformas ha tenido un gran acogimiento por los operadores jurídicos dada la dificultad de entendimiento. Pese a no ser completamente satisfactoria ninguna de ellas, ha de reconocerse, no obstante, la voluntad de ir perfilando la figura.

Las siguientes líneas tratarán de arrojar luz en torno a los criterios a tener en cuenta para encajar las conductas en cada una de las modalidades de imprudencia.

1 CONFIGURACIÓN NORMATIVA DE LAS CONDUCTAS IMPRUDENTES EN LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

1.1 LA REFORMA OPERADA POR LA LO 1/2015, DE 30 DE MARZO

Para comprender la regulación actual de la imprudencia y la línea punitiva marcada por el legislador se hace imprescindible conocer las reformas precedentes que ahondan en esta materia. A partir del año 2014 se invirtió la tendencia descendente de los últimos años y volvió a crecer la cifra de fallecidos por accidentes de circulación. Ello condujo a un abordaje de la imprudencia en el ámbito penal con el propósito de evitar una proclividad al alza, dejando de lado otros aspectos de la vida cotidiana donde las conductas descuidadas eran también origen de no pocos resultados lesivos (piénsese, v.gr., en la rama sanitaria o alimenticia).

La Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (en adelante, LO 1/2015) ofreció, mediante los arts. 142 y 152 CP, una nueva formulación del homicidio y lesiones imprudentes, introduciendo las siguientes innovaciones respecto de la regulación anterior: clasificó las infracciones penales en delitos graves, menos graves y delitos leves¹, eliminando la categoría de las faltas (y, con ello, el título relativo a las mismas); en segundo lugar, despenalizó el homicidio y las lesiones producidas a través de imprudencia leve. Y, por último, introdujo la imprudencia menos grave.

En concreto, en relación con el delito de homicidio imprudente (art. 142.2 CP), se tipificó el homicidio por imprudencia menos grave, que se convertía en un delito leve en consideración a la extensión de la pena (art.13.4. CP² en relación con el art. 33 CP); estableció la pena de privación del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotor de manera potestativa cuando el homicidio se hubiera ocasionado con uso de vehículo de motor o ciclomotor. Asimismo, configuró el tipo como un delito semipúblico (requiriendo para su persecución la denuncia del ofendido o de su representante legal). Esto vino a determinar que el perdón del ofendido *ex art. 130.1.5 CP* extinguiera la responsabilidad penal.

Por su parte, el delito de lesiones imprudentes (art. 152.1 CP) sufrió las siguientes modificaciones: cuando las lesiones fueran originadas por imprudencia grave se contempló la pena de multa como alternativa a la prisión; se excluyeron las lesiones previstas en el art. 147.1 CP cometidas por imprudencia menos grave; las lesiones establecidas en los arts. 149 y 150 CP cometidas por imprudencia menos grave se convirtieron en delito leve en atención a la pena prevista (multa de 3 a 12 meses); la pena de privación del derecho de conducir cuando las lesiones se produjeran empleando vehículo de motor o ciclomotor cometidas por imprudencia menos grave se convertía en potestativa; para la incoación del procedimiento (esto es, como requisito de perseguibilidad) se exigió la previa denuncia de la persona agraviada o de su representante

¹ De acuerdo con la clasificación del art. 13 CP.

² Art. 13.4 CP: “Cuando la pena, por su extensión, pueda incluirse a la vez entre las mencionadas en los dos primeros números de este artículo, el delito se considerará, en todo caso, como grave. Cuando la pena, por su extensión, pueda considerarse como leve y como menos grave, el delito se considerará, en todo caso, como leve.” El art. 33 CP clasifica las penas en graves, menos graves o leves según su naturaleza y extensión.

legal, lo que, al igual que sucedía con el homicidio, posibilitaba que el perdón del ofendido extinguiera la responsabilidad penal (art. 130.1.5 CP).

1.1.1 El origen de la reforma

La reforma efectuada por la LO 1/15 tuvo como innovaciones principales la creación de la imprudencia menos grave (figura desconocida hasta la fecha), y la despenalización de la imprudencia leve. Esto conllevó que las lesiones del art. 147 CP cometidas a través de imprudencia leve (antigua falta del art. 621.3 CP) y el homicidio originado igualmente por un descuido leve (recogido en el extinto art. 621.2 CP) resultaran atípicas penalmente.

La eliminación de las faltas se fundamentó a través de la Exposición de Motivos de la LO 1/2015 en el principio de intervención mínima del Derecho penal, circunscribiendo el reproche punitivo a los “supuestos graves de imprudencia”. Los asuntos en los que se apreciara una negligencia menor quedarían limitados, por tanto, al ámbito civil.

Sin embargo, dicha remisión a la jurisdicción civil no obtuvo buena acogida entre las asociaciones de víctimas y un amplio sector tanto de la doctrina como de los operadores jurídicos. Y ello por un doble motivo: por un lado, eliminaba la intervención del Ministerio Público (en adelante, MP) en el procedimiento pese a que entraban en juego los bienes jurídicos más importantes: la vida y la integridad física. De hecho, para De Vicente Martínez (2017), “es la decisión probablemente más discutible de cuantas se ha tomado respecto de la destipificación de las faltas”. En segundo lugar, resultaba indiscutible que el ciudadano que se decidiera litigar debía hacer un desembolso no contemplado en la jurisdicción penal, pues su intervención precisaba de la defensa por un letrado y la representación a través de procurador. Esto motivó que -principalmente- las asociaciones de víctimas alzarán la voz contra la reforma al sospechar que los únicos beneficiados por ésta serían las aseguradoras. Según De Vicente Martínez (2017, p.5), las desventajas para el ciudadano desembocarían en una notable disminución de las demandas cuyo origen se encontrara fuera de los siniestros viales, al negarse el ciudadano a litigar en una jurisdicción lenta y costosa.

Por otro lado, para un sector doctrinal, entre los que se encuentran Cuello Contreras y Mapelli Caffarena (2015), la despenalización de la imprudencia leve no fue una motivación directa del legislador, sino más bien un efecto colateral de la principal consecuencia que buscaba el legislador: la eliminación del Libro III del Código Penal, de las Faltas.

La LO 1/2015 trató de justificar la eliminación de la imprudencia leve del acervo penal a través de la Exp. Mot. de la LO 1/2015 aludiendo a que la nueva regulación permitiría una “mejor graduación de la responsabilidad penal en función de la conducta merecedora de reproche pero, al mismo tiempo, permitirá reconocer supuestos de imprudencia leve que deben quedar fuera del Derecho penal.” A través del segundo inciso vino a admitir la existencia de supuestos que recibirán respuesta penal aun cuando concurriera una infracción del deber de cuidado de menor entidad.

1.1.2 Incorporación de la imprudencia menos grave

Una de las principales innovaciones introducidas por la LO 1/2015 fue, por tanto, la introducción de una figura intermedia entre la imprudencia grave y la leve: la menos grave, que sólo se podía apreciar en los casos de homicidio y lesiones de los arts.149 y 150 CP, y se excluía en las lesiones del art.147.1 CP. Dado que la institución nació sin contenido específico, la doctrina y la jurisprudencia acudieron a la llamada de la necesidad de efectuar una delimitación conceptual que permitiera conocer qué supuestos podrían integrarse en una u otra categoría.

Autores como Delgado Sancho (2017) anticiparon los problemas interpretativos que supondría establecer los límites de la dicotomía imprudencia grave/ menos grave. De esta forma, si ya resultaba- en no pocas ocasiones- complejo delimitar la imprudencia grave de la leve, la introducción de la nueva modalidad, que se asemeja aún más a la grave, supone un nuevo escalón de dificultad.

Un sector doctrinal consideró que se trataba de una modificación “terminológica” en la que el legislador únicamente sustituyó la expresión imprudencia leve por imprudencia menos grave (Ramón Ribas (2015)), de modo que la imprudencia leve subsistía en el CP después de la reforma.

El Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial (en lo sucesivo, FSCSV) apuntó en el Dictamen 2/2016 sobre la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica el Código Penal (en adelante, Dictamen 2/2016), tres razones por las que tal equiparación no debía efectuarse:

1. el apartado 31 de la Exp. Mot. las distingue,
2. existen diferencias gramaticales, pues la imprudencia “menos grave” realiza un análisis comparativo que lo aleja de la leve,
3. las penas previstas para los delitos leves de los arts. 142.2 y 152.2 son superiores a las que se establecían para las antiguas faltas recogidas en el art. 621.1 y 3, con sus correlativos efectos “en el régimen de prescripción del delito y pena de los arts. 131.1 y 133.1 y en el de cancelación del art. 136.1 c) “, razón por la que “no puede pensarse que la mayor respuesta punitiva no vaya unida a un mayor desvalor del comportamiento punible”.

Una segunda tesis considera que la imprudencia menos grave comprende parcialmente la imprudencia leve, asumiendo los casos más graves dentro de la levedad. De esta forma, aducen, la imprudencia leve no queda fuera del marco penal y las conductas muy leves se dirimen en la vía civil, respetando la *ultima ratio* del Derecho penal.

Para Galán Cáceres (2017) cabe la posibilidad de que se acaben llevando al terreno de la imprudencia menos grave conductas que antes de la reforma se tomaban como leves (las antiguas faltas) para velar por el derecho resarcitorio de las víctimas y también “a los fines de evitar que conductas causantes de graves resultados queden impunes”.

Como crítica a esta posibilidad encontramos que el nuevo delito leve de homicidio y lesiones por imprudencia menos grave tendría la pena mínima propia de un delito leve, pero al tener previsto como pena máxima la de 18 meses de multa en el homicidio y de

12 meses de multa en las lesiones, se preveía una cuantía superior a la que se contemplaba para las antiguas faltas, imponiendo penas que, en realidad, eran propias de los delitos menos graves.

Precisamente con el fin de evitar que la imprudencia leve sufriera un reproche penalmente desproporcionado, se fijó una pena mínima que quedó incluida en la horquilla de los delitos leves para que, *ex art.* 13.4 CP, conservara esta naturaleza.

Como ventajas de esta concepción encontramos, por una parte, que el aumento de la pena para este tipo de supuestos casa con el planteamiento de que abarca los casos más graves de la imprudencia leve y, por otra, que elimina la posibilidad de que se traigan a la vía penal casos de culpa levísima y evita la destipificación de supuestos de conductas descuidadas de cierto nivel.

La tercera línea doctrinal estima que la imprudencia menos grave acoge las conductas menores de la imprudencia grave. De esta forma, se disminuye el castigo de las imprudencias más livianas dentro de la gravedad, sancionándose como delitos leves.

Como crítica hemos de indicar que se olvidan de que lo que pretendía con la reforma (tal y como se deduce de la Exp. Mot.) no era sancionar con menos pena las imprudencias graves de menor entidad, sino evitar la destipificación de las conductas más gravosas dentro de las leves. La crítica a la anterior tesis de que se había producido un incremento punitivo en relación con las antiguas faltas, la convierten los defensores de esta teoría en un argumento a su favor.

A nuestro juicio, la imprudencia menos grave constituye una nueva categoría conceptual. Se diferencia de la imprudencia grave en la intensidad del deber de cuidado, traducido en la disminución de la gravedad de la infracción de los deberes de cuidado que constituirían una imprudencia de carácter grave. Para conocer dicha degradación deberá atenderse al caso concreto.

La reforma sitúa la infracción de la norma administrativa como punto de partida para conocer la gravedad de la imprudencia cometida. Pese a ello, no han faltado órganos judiciales que continuaron atendiendo al criterio de la infracción de la norma administrativa como esencial para ponderar la imprudencia³.

El Dictamen 2/2016 determinó que, para valorar la entidad del descuido, debía prestarse atención a la elementalidad del deber de cuidado infringido, “imprescindibles para salvaguardar la seguridad de la circulación”. Para ello debía considerarse tanto al carácter grave o muy grave de las infracciones (arts. 76 y 77 Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en lo sucesivo, LSV) como la entidad de los riesgos creados para los bienes jurídicos de todos los usuarios “atendiendo a la densidad del tráfico del lugar y número de posibles afectados”.

³ Un ejemplo de ello lo encontramos en el auto 619/2016, de 15 de septiembre de la AP de Alicante (Sección Primera), que fija como criterio para delimitar la gravedad de la imprudencia la naturaleza de la norma administrativa infringida.

El Dictamen, consciente de la necesidad de huir de los automatismos, anima a realizar un análisis casuístico. Aun así, ofreció una serie de orientaciones que permitiera deslindar la imprudencia grave de la menos grave. Recogió en la Conclusión 11º las maniobras en las que podría apreciarse imprudencia grave por la gravedad de la norma de cuidado infringida, mientras que en la Conclusión 12ª contempla las conductas que pudieran ser consideradas a través de la imprudencia grave por afectar los deberes normativos de cuidado de la LSV que afectan a las condiciones básicas de seguridad de la circulación, a las reglas elementales para una conducción sin riesgos y que están asociadas a las infracciones graves o muy graves previstas en los arts. 76 y 77 LSV.

El Dictamen 2/2016, de manera didáctica, identifica la imprudencia grave con la vulneración de elementales normas de cautela o deberes de cuidado exigibles a cualquier persona; la menos grave con la infracción de normas de cuidado respetadas por el ciudadano medio; y la leve con la omisión de deberes de escasa relevancia. No confunde la infracción grave con la imprudencia grave, sino que la pondera atendiendo a la vulneración del deber de cuidado. Existen comportamientos que suponen infracciones graves o muy graves según la LSV y que no deja duda de su carácter de imprudencia grave por la entidad de la violación del deber de cuidado, como pudiera ser la marcha atrás en una autopista. Ahora bien, si la marcha atrás se realizara en vía urbana sin peligro directo para terceros, la conducta podría tildarse de menos grave.

Así las cosas, la infracción de la norma administrativa destinada a controlar el riesgo de la circulación ofrece indicios de que se ha infringido una norma de cuidado, pero no puede equipararse la norma administrativa con el deber de cuidado. De esta manera, no siempre que se produzca una infracción grave de la LSV nos hallaremos ante una infracción del deber de cuidado. En este sentido, Daunis Rodríguez (2018, p. 18) se pronuncia a favor de ligar la gravedad de la imprudencia a “la intensidad o gravedad de la infracción de deber de cuidado y no de la gravedad de la infracción administrativa”. En la misma línea se manifiesta Rueda Martín (2009).

Por tanto, para conocer si el agente cometió una conducta imprudente no podemos acudir únicamente a la infracción de la norma administrativa, sino a la puesta en peligro o lesión del bien jurídico protegido, pues puede darse la situación en que se infrinja una norma administrativa pero no suponga una actuación poco prudente desde el punto de vista penal por no haberse puesto en peligro el bien. Y viceversa. Sin embargo, como veremos, las reformas posteriores se inclinan por emplear como criterio de catalogación de la imprudencia la gravedad de la infracción en que se incurra.

Como advierte Trapero Barreales (2019), las conductas que consistan en omisión de normas esenciales de cuidado excluirían la posibilidad de una imprudencia menos grave al deber ser consideradas como graves (siempre que exista un nexo causal con el resultado producido, añadimos), y lo mismo sucedería cuando la falta de atención sea mínima, porque sería configuradora de una imprudencia leve, y no menos grave.

Daunis Rodríguez (2018, pp. 39-40) propone una fórmula para diferenciar la imprudencia grave de la menos grave: la imprudencia que derive de un mero despiste o falta de atención debida conformaría la imprudencia leve, que quedaría al margen del procedimiento penal; aquélla en la que se omita la diligencia exigible a un hombre medio constituiría la modalidad intermedia de imprudencia y, si comete un grave ataque a la norma de cuidado, debía ser considerada grave. En cualquier caso, añadimos, habría que

descender siempre al caso concreto para valorar la infracción de la norma, las lesiones del deber de cuidado y la relación de causalidad con el resultado, sin que sean posibles para la clasificación criterios meramente apriorísticos.

1.2 LA REFORMA OPERADA POR LO 2/2019, DE 1 DE MARZO

1.2.1 La nueva regulación de la imprudencia

La LO 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de LO 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente (en lo sucesivo, LO 2/2019) modificó algunos aspectos con respecto de la regulación efectuada en el año 2015.

En relación al delito de homicidio introdujo una presunción *ope legis*: se consideraría imprudencia grave la conducción en que la concurrencia de algunas de las circunstancias previstas en el art. 379 CP (velocidad excesiva, conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas o superando las tasas legales) determinara la producción del hecho. Por su parte, el art. 142.2 CP, en relación con los supuestos de homicidio por imprudencia menos grave, y, como novedad, trató de establecer un criterio para determinar cuándo la imprudencia se considerará menos grave, entendiendo que lo será la imprudencia que no sea grave y en la que se produzca una infracción grave de la normativa de tráfico, siempre que dicha infracción sea la causa del hecho. En todo caso, indica será” apreciada la entidad de ésta” por el órgano judicial.

Asimismo, el homicidio por imprudencia menos grave únicamente podría perseguirse a través de “denuncia de la persona agraviada o de su representante legal”, otorgándole la naturaleza de delito semipúblico.

Incorpora el legislador a través del art. 142 bis CP dos modalidades agravadas para los supuestos del art. 142.1 (homicidio por imprudencia grave), previendo la pena superior en uno o dos grados si hubieran fallecido dos o más personas o la muerte de una y las demás hubieran sufrido lesiones propias del art. 152.1. 2º o 3º, y la posibilidad de imponer la pena superior en dos grados si se hubiera producido un número elevado de fallecidos.

Con respecto del delito de lesiones, se presume que será imprudencia grave la conducción en que la concurrencia de algunas de las circunstancias previstas en el art. 379 CP determinara la producción del hecho. Se castiga cuando la imprudencia menos grave ocasionara lesiones que requirieran además de una primera asistencia facultativa tratamiento médico o quirúrgico (art. 147.1 CP) y, por último, intenta configurar la imprudencia menos grave empleando la misma fórmula que utilizara para el homicidio.

De igual forma, sólo cabrá el inicio del procedimiento a través de denuncia de la persona agraviada o su representante legal.

Por último, incorpora en el art. 152 bis CP un tipo específico equivalente al art. 142 bis para el ámbito de las lesiones en idénticos términos a lo previsto para el supuesto del homicidio.

1.2.2 El origen de la reforma

El Preámbulo de la LO fundamentó la reforma en el “incremento de accidentes” (siniestros viales) provocados por el uso de vehículos de motor o ciclomotores en los últimos años que habían tenido como víctimas peatones y ciclistas. Ello dio lugar, según expone el Preámbulo, a una “importante demanda social”, principalmente, por parte de estos colectivos considerados vulnerables. No han faltado voces críticas hacia esta justificación, entendiendo que el germen de la reforma no se encuentra tanto en el aumento objetivo de las cifras como en el “impacto mediático” que obtuvieron determinados siniestros en que las víctimas fueron peatones y ciclistas. En el núcleo crítico se incluye Lanzarote Martínez (2019, pp. 2 y ss.). Ciertamente, la revisión normativa se puso en marcha a partir de una campaña iniciada por la viuda de un ciclista arrollado por el conductor de un camión que se dio a la fuga tras el atropello⁴. Por otro lado, en términos absolutos, no se produjo un incremento en el número de accidentes, pero el descenso del número de colisiones provocó que, dentro de la cifra total de víctimas, aumentaran porcentualmente las víctimas vulnerables.

La reforma de 2019 dio respuesta penal a quienes instaban que los supuestos en que se ocasionaran lesiones del art. 147. 1 CP cometidos por imprudencia menos grave recibieran respuesta por parte del *ius puniendi*. Pero, pese a ello, se le criticó que dejara fuera del ámbito penal las conductas cometidas por una imprudencia leve, pues obligaba a la víctima a acudir a la jurisdicción civil para litigar en pro de sus intereses.

A nuestro juicio, el legislador desaprovechó la oportunidad de elevar la pena prevista para el homicidio causado por imprudencia grave. La reducida pena que se podría imponer como máximo para el delito (4 años) impide que se cumplan los fines preventivos (tanto especiales como generales). Y ello, por una parte, porque en contadas ocasiones se ingresará en prisión por un delito de esta naturaleza y, por otra, crea en la sociedad la imagen de que el castigo aparejado al delito no resulta de excesiva gravedad.

1.2.3 La delimitación de la imprudencia grave y menos grave

La reforma de 2019 pretendió facilitar la comprensión de qué debía tomarse por imprudencia grave, presumiendo que lo sería “en todo caso” cuando concurriera alguna de las circunstancias contempladas en el art. 379 CP y ésta fuera determinante de la producción del hecho. No actúa a modo de *numerus clausus*, pues podrán existir otros supuestos de conducción en que el incumplimiento de una norma esencial de cuidado dé lugar a un riesgo grave que se traduzca en un resultado grave (homicidio o lesiones) y constituyan un supuesto de imprudencia grave. Esta consideración se apoya no sólo en el hecho de que el legislador aluda a que se considera “en todo caso”, sin cerrar otras posibilidades, sino también en que la imprudencia menos grave lo será cuando “cuando no sea calificada de grave”. A favor de esta consideración se muestra Frías Martínez (2019). Para Rodríguez Lainz (2019, p.9) la infracción administrativa muy grave podría desembocar en una imprudencia grave o menos grave, al igual que las infracciones graves pueden dar lugar a la imprudencia menos grave.

⁴ La viuda, Anna González, recogió 200.000 firmas bajo la campaña “Por una ley justa” con el propósito de que se modificara el Código Penal para proteger a este colectivo vulnerable y evitar que “muertes como la de su marido” quedasen impunes.

La expresión “se reputará en todo caso como imprudencia grave” ha sido criticada por aplicar una fórmula de interpretación automática en la que siempre que concurriese una de las circunstancias del art. 379 CP debería tomarse la imprudencia como grave. Se trató de paliar el efecto nocivo de la presunción *iuris et de iure* a través de la precisión de que se exigiría además que “determinara la producción del hecho”. De esta forma, se requería un nexo de causalidad entre la infracción de la norma y el resultado. La existencia o no del nexo causal constituía un juicio de valor que correspondía a la autoridad judicial.

Por tanto, no en todos los casos en que se circulara bajo alguna de las conductas del art. 379 CP y tuviera lugar un resultado lesivo debería apreciarse *ope legis* la imprudencia grave, pues deberá establecerse una relación de causalidad entre la gravedad de la infracción del deber de cuidado y el resultado de homicidio o lesiones. Y ello pese a la fórmula taxativa “en todo caso”, pues, de lo contrario, se podría calificar un siniestro como cometido por imprudencia grave por incurrir en el tipo del art. 379 CP cuando el origen del mismo lo encontráramos, por ejemplo, en una distracción al volante derivada del uso del teléfono móvil.

La doctrina ha llegado a un consenso en torno a la consideración de que lo determinante para la graduación de la imprudencia no es el resultado producido, sino la trascendencia o intensidad del deber de cuidado infringido, partiendo de la exigencia que ha de pedírsele a un hombre medio (Roig Torres, 2022, p. 89).

La imprudencia menos grave se definió por la LO 2/2019 en los arts. 142.2 segundo inciso del segundo párrafo y art. 152.2 segundo inciso del segundo párrafo CP, para los casos de homicidio y lesiones, respectivamente. La redacción pecó de imprecisa, al delimitar como menos grave la que no fuera calificada de grave, en la que se produjera una infracción grave de las normas administrativas viales. Ahora bien, se dejaba la apreciación de la entidad a criterio del juzgador.

Si en relación con la imprudencia grave concluíamos que la referencia al art. 379 no podía entenderse como una lista cerrada (“se reputará en todo caso”, dejando abiertas otras vías), la Exp. Mot. de la LO 2/2019 parece- en esta ocasión- acogerse a un catálogo cerrado en relación con los supuestos incardinables en la menos grave. Así, la Exp. Mot. refiere que se efectúa una “interpretación auténtica” de la imprudencia menos grave, que debe considerarse vinculante. A esta conclusión parece llegarse con la expresión “se reputará como imprudencia menos grave (...) siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave”, pues sólo tendrá este carácter la conducta cuando el actor incurra en infracción grave en materia de tráfico.

Una interpretación contextual de esta expresión conllevaría una aplicación inmediata de la imprudencia como mínimo menos grave siempre que se produjera una infracción grave del ordenamiento de tráfico. El legislador matiza esta presunción y la hace aún más farragosa con la cláusula “apreciada la entidad de ésta por el Juez o Tribunal”, pues concede nuevamente al órgano judicial la facultad de graduar la gravedad de la imprudencia. Gracias a aquella el juez podría valorar la conducta como grave, menos grave o leve, tras analizar la infracción de la norma de cuidado y la relación de causalidad con el resultado lesivo. En línea con la opinión de Roig Torres (2023), no parece que el legislador abogara por esta solución cuando introdujo la interpretación auténtica de la imprudencia menos grave.

En nuestra opinión, no siempre que se produzca una infracción muy grave o grave ha de considerarse sistemáticamente que la imprudencia será, como mínimo, de menor entidad. La normativa administrativa en materia de tráfico clasifica las infracciones en muy graves, graves y leves y, si bien es cierto que la clasificación de las infracciones pueden servir de faro para la determinación de la imprudencia en cuanto a la determinación de la infracción del deber de cuidado debido (de modo que las infracciones muy graves pudieran ser constitutivas de imprudencia grave y las infracciones muy graves o graves se corresponderían con la imprudencia menos grave) no es suficiente, máxime cuando no todas las infracciones que se califican como graves reflejan una conducción negligente, al no aumentar el riesgo de la conducción. Existe pues, una desconexión entre conductas catalogadas como graves y la definición de imprudencia menos grave que contempla el CP. Habrán de valorarse las específicas circunstancias concurrentes en la producción de unas lesiones u homicidio, no sólo si se infringió o no la norma reguladora de la actividad de la que trae causa el resultado lesivo. Y dicha valoración corresponderá al juzgador, de acuerdo con la propia letra de la ley (“apreciada la entidad de ésta por el juez o tribunal”).

De hecho, cuando el art. 76 expresa que “son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito” podemos entender que la propia LSV asume que puede haber conductas reprochables de forma grave administrativamente pero que no merezcan reproche penal, bien por no haber originado la infracción el siniestro o bien por no considerarse una infracción del deber de cuidado de entidad mayor.

Hemos visto que la LSV efectúa una triple clasificación de las infracciones: muy graves, graves y leves. Pese a que el CP únicamente hace mención a las infracciones graves, lo cierto es que, en línea con lo ya defendido, ni toda infracción grave da lugar a una imprudencia grave ni una infracción leve puede excluir la posibilidad de que se aplique la imprudencia menos grave. Si, por ejemplo, el conductor no se encuentra en condiciones de conducir el vehículo por estar indispuerto o adormecido y pese a ello, asume la conducción, podría dar lugar a un resultado lesivo provocado por la poca atención puesta durante la conducción. Se trataría de una infracción leve que podría dar lugar a una imprudencia menos grave o grave. De hecho, la STS 1491/1982, de 27 de noviembre (ECLI:ES:TS:1982:609) ya consideró que constituía un supuesto de imprudencia grave o temeraria la conducta de quien condujo bajo los efectos de un medicamento que presentaba como efecto secundario somnolencia y, a consecuencia de ello, se quedó dormido al volante, provocando un siniestro que resultó con varias víctimas mortales.

Magro Servet (2019, pp.4-7) se pronuncia en sentido opuesto, considerando que la referencia a la normativa administrativa supone que en aquellos casos en que se cometa una infracción administrativa grave en materia de seguridad vial, de acuerdo con la nueva regulación de los arts. 142.2 y 152.2 CP, habrá de considerarse imprudencia menos grave.

Para Aguado López (2019) uno de los principales criterios para la delimitación del nivel de imprudencia es la previsibilidad del resultado, de manera que, a mayor previsibilidad del resultado, más grave será la imprudencia.

En otro orden de cosas, no podemos restar mérito a las novedades de la reforma dignas de ser alabadas. Entre ellas, el castigo de las lesiones previstas en el art. 147.1 CP que fueran cometidas por imprudencia menos grave.

1.3 LA REFORMA OPERADA POR LA LO 11/2022, DE 13 DE SEPTIEMBRE

1.3.1 La nueva regulación de la imprudencia

A través de un artículo único la LO 11/2022, de 13 de septiembre, de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor (en adelante, LO 11/2022) reformó el art. 142 y 152 CP introduciendo las siguientes novedades: añadió a la delimitación del homicidio por imprudencia menos grave la presunción legal “en todo caso” cuando concurren los requisitos que ya marcaba el precepto, así como que corresponderá al juzgador valorar motivadamente la existencia de la relación de causalidad entre la infracción del deber de cuidado y la producción del hecho; convirtió el homicidio por imprudencia menos grave en semipúblico; modificó el art. 152 apartado 2 párrafos primero y segundo sancionando a quien a través de imprudencia menos grave ocasione lesiones del art. 147.1, aumentando la pena si se produjeran las lesiones a que aluden los arts. 149 y 150 e introdujo con respecto de las lesiones idéntica presunción tendente a la apreciación de la imprudencia menos grave a la señalada para el homicidio.

De nuevo, el abordaje de la imprudencia que se lleva a cabo por la LO 11/2022 se circunscribe al ámbito de la imprudencia cometida a través de uso de vehículo a motor o ciclomotor.

1.3.2 Justificación de la conocida como “ley ciclista”

El colectivo de la bicicleta no se consideró suficientemente protegido por la LO 2/2019, razón por la que la Mesa Española de la Bicicleta exigió una nueva reforma para “evitar los resquicios de la ley que posibilitan que se archiven imprudencias menos graves cuando se produzcan lesiones o muerte tras la comisión de una infracción catalogada como «grave»” en la LSV, y que, “por rutina, los tribunales consideran «leves» y por tanto no generadoras de responsabilidad penal, en uso de la facultad que les da la norma con esta redacción”.

Lo cierto es que, pese a la continua voluntad legislativa de protección de las víctimas de delitos viarios, las modificaciones acometidas por la LO 1/2015 y LO 2/2019 abocaron al archivo de procedimientos cuando las conductas eran judicialmente calificadas como imprudencia leve, aun cuando se producían lesiones o incluso la muerte. Ello obligaba a las víctimas a acudir a la jurisdicción civil, lo que acarreó la fuerte crítica, como vimos, tanto de un sector doctrinal como de las asociaciones de víctimas de seguridad vial.

Eso sí, insiste el Preámbulo, no se pretende reducir la potestad judicial a la hora de determinar si hubo imprudencia, si se incurrió en infracción administrativa grave de las normas de tráfico o si existió un “nexo causal entre el acto imprudente y el resultado de muerte o de lesiones relevantes”. A través de estas palabras se justificaba la introducción de novedosas fórmulas que, sin eliminar la función valorativa del juez en torno a la

apreciación de la imprudencia, facilitarán la apreciación de la imprudencia menos grave o grave si se cometiera una infracción grave de la LSV.⁵

La LO 11/2022 pretende alejar a los jueces de la posibilidad de reputar la imprudencia leve en los supuestos en que se produzca una infracción grave de las normas sobre circulación y hubiera un resultado lesivo importante (muerte o lesiones). Sin embargo, critica Roig Torres (2023), lo hace a través de una regulación confusa. En primer lugar, parece que viene a establecer *ope legis* que si el juez o tribunal resuelven que hubo una imprudencia conduciendo un vehículo a motor o ciclomotor concurriendo una infracción grave de las normas de circulación (art. 76 del LSV) de las que se derive la muerte o lesiones relevantes, la imprudencia ha de ser calificada como mínimo, como menos grave, pero nunca como leve. Sin embargo, incluye la coletilla “La valoración sobre la existencia o no de la determinación deberá apreciarse en resolución motivada”, por lo que el juez o tribunal deberá no ya pronunciarse sobre la gravedad de la infracción o el tipo de imprudencia, sino establecer un nexo de causalidad entre la grave infracción de la ley de tráfico y el resultado de muerte o de lesiones. Y, además, dicha relación de causalidad deberá hacerse a través de resolución motivada para que se considere objetivamente delito, para no dejar fuera de la vía penal dichas conductas.

Para la Mesa Española de la Bicicleta la redacción sigue guardando resquicios por los que, pese a que se produjera una infracción grave de las normas de tráfico y la conducta tuviera un resultado de muerte o lesiones, podría conducir al archivo del procedimiento bajo la potestad judicial de catalogar la conducta como leve.

1.3.3 La delimitación de la imprudencia grave y menos grave

Las presunciones establecidas por la LO 2/2019 para delimitar la imprudencia grave y menos grave a través una remisión a las infracciones de la LSV fue censurada por percibir que limitaba la potestad jurisdiccional de graduar los niveles de imprudencia. Esto supuso que los tribunales fueran matizando la previsión legal reconociendo la facultad del juzgador en la identificación del grado de imprudencia, de forma que no siempre que se produjera un resultado lesivo fruto de una infracción administrativa grave debía relacionarse necesariamente con una imprudencia grave. Ahora bien, si se cometió una infracción grave y el juzgador la calificaba como imprudencia leve debía motivarlo razonada y suficientemente⁶.

La LO 11/2022, trató de avanzar en la lucha contra el automatismo en que, según las distintas asociaciones, incurrieran los tribunales aplicando la imprudencia leve y, través de los arts. 142.2 y 152.2 introdujo, ahora sí, una presunción *iuris et de iure* que superaba la tendencia jurisprudencial que habilitaba al juzgador para apreciar la imprudencia leve. Sobre la base de esta presunción, cuando las lesiones que se produjeran como consecuencia de un siniestro vial fueran de muerte o lesiones graves y se hubiera observado una infracción grave de la normativa vial, los jueces o tribunales quedaban privados de apreciar la imprudencia como leve. A través de esta vía, tal y como observa,

⁵ En el texto final se suavizó lo contenido en la Exp. Mot. inicial, en la que se afirmaba que existía una derivación automática por los jueces de las causas a la jurisdicción civil pese a existir indicios de delito. Sobre este particular, Roig Torres (2023, p. 178).

⁶ Véase la STS de Pleno 421/2020, de 22 de julio (ECLI:ES:2020:2533).

Roig Torres (2023, p.166) “convertían la fórmula introducida por la LO 2/2019 en una presunción *iuris et de iure*”.

Las novedades de la regulación actual frente a la anterior de 2019 se centran en la delimitación de la imprudencia menos grave con respecto de la grave a través de los arts. 142.2 y 152.2 CP, pretendiendo con su modificación que, en todos los casos en que se produzca un resultado lesivo grave y concurra una infracción grave, se descarte la apreciación de la imprudencia en su grado menor, la leve.

Pierde, no obstante, la oportunidad de ofrecer una regulación clara que esclarezca la distinción entre la negligencia grave y menos grave y, por el contrario, presenta un texto de difícil comprensión. Por un lado, establece una presunción *ope legis* para, a continuación, indicar en el inciso final que la valoración sobre la “existencia o no de la determinación deberá hacerse en resolución motivada”, que alude únicamente a la relación de causalidad entre la infracción del deber de cuidado y el resultado, no a que corresponda al juzgador determinar el carácter grave, menos grave o leve de la imprudencia. Y ello porque la primera parte del precepto dejó clara el descarte de la imprudencia leve cuando tuviera lugar un quebranto grave de la norma de seguridad vial. En palabras de Roig Torres (2026, p.186) “se echa en falta que esa motivación se requiera también respecto al nivel de imprudencia grave o menos grave”, se refiere exclusivamente al juicio de causalidad y no a la naturaleza del descuido” que sí precisa de mayor justificación por cuando depende de la apreciación subjetiva del juzgador a partir de los datos objetivos”.

La principal crítica que podemos hacer es que se deja de atender a la infracción del deber de cuidado y a la gravedad del riesgo producido derivado de ello para dirigir el foco hacia la normativa administrativa. Será el incumplimiento de la norma administrativa el criterio que prevalecerá para la calificación penal del tipo, de modo que, si la norma infringida se cataloga como muy grave o grave, la conducta recibirá el castigo del *ius puniendi* del Estado, siempre que se establezca pertinentemente el juicio de causalidad por el tribunal. Pero se descarta la modalidad leve cuando concurra dicha infracción.

Supuestos como la falta de respeto a las señales viales o las preferencias de paso, si dan lugar a un siniestro con resultado lesivo de gravedad darán lugar a un delito de lesiones u homicidio imprudente si, conforme a los arts. 142 y 152 CP, se estableciera el nexo de causalidad, privando al juzgador de la valoración del resto de circunstancias concurrentes.

La motivación de la última redacción no es otra que evitar que las víctimas de siniestros graves se vean forzadas a acudir a la vía civil, con todos los inconvenientes económicos y temporales a los que nos venimos refiriendo.

El hecho de que la reforma sea tan reciente, sin embargo, nos impide conocer cuál será su aplicación definitiva por los tribunales. Pueden resistirse a hacer una interpretación literal de la norma y tender a valorar las circunstancias concurrentes, no apreciando delito aun cuando con la conducta se incurriera en alguna infracción administrativa grave en los supuestos en que se considerara menor la negligencia asociada a ello.

Para Rodríguez Lainz (2022) hay que poner el acento en el carácter determinante de la relación de causalidad entre la infracción y el resultado lesivo, pues no solo deberá existir aquélla, sino que habrá de ser relevante. A su entender, se llega a establecer dicha determinación como elemento del tipo. Ahora bien, advierte, se confiere al juzgador una capacidad moderadora al someter a su criterio el carácter relevante de la infracción en la producción del resultado lesivo. En este sentido, indica: “esa misma facultad de ponderación de la infracción administrativa como determinante del resultado dañoso estaría facilitando tener en cuenta la entidad de la misma; tal y como se estableciera en la norma que se enmienda”.

Magro Servet (2022) incide en la idea de que la diferencia entre la imprudencia grave y menos grave se halla en la intensidad de la infracción del deber de cuidado, de forma que será tomada como grave cuando exista una “dejación más intolerable de las conductas fácticas que debe controlar el autor”, provocando un riesgo que origina un resultado lesivo.

Tras la última reforma operada en materia de resultados lesivos cometidos por imprudencia a través de la LO 11/2022, el FSCSV emitió el Dictamen 1/2023 sobre la reforma operada por la Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre, de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor (en adelante, Dictamen 1/2023), con el propósito, entre otras cuestiones, de clarificar el concepto de imprudencia menos grave.

La nueva redacción pretende, señala el Dictamen, limitar la discrecionalidad del jugador que contemplaba la anterior redacción, eliminando la expresión “apreciada la entidad de ésta por el Juez o Tribunal” e incluyendo la fórmula “en todo caso” (“se reputará, en todo caso, como imprudencia menos grave”).

A los efectos que atañen al presente estudio, recalca el Dictamen lo que ya indicara en los anteriores 2/2016 y 1/2021, la necesidad de huir de automatismos y hacer valoraciones casuísticas para la catalogación de la negligencia.

Concluye que siempre que nos encontramos ante un resultado lesivo cometido con vehículo a motor o ciclomotor en que se haya producido una infracción grave de las normas de tráfico y se haga una imputación objetiva del resultado, la imprudencia deberá tomarse como mínimo como menos grave. De manera que la infracción de la norma administrativa de carácter grave actuará como indicio de la gravedad de la imprudencia.

Ahora bien, si el resultado causado con la conducta no era previsible objetivamente o se hubiera producido incluso con una actitud negligente, habría que negar la imputación objetiva. Por el contrario, si concurrieran los elementos de la imputación objetiva y la infracción de la norma grave hubiera sido determinante para la producción del resultado, la imprudencia ha de ser valorada, como mínimo, como menos grave.

2 CONTRIBUCIÓN JURISPRUDENCIAL EN LA DELIMITACIÓN DE LA IMPRUDENCIA EN LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

Uno de los temas que mayores dificultades presenta y más polémica suscita en el ámbito de la imprudencia en el marco de la seguridad vial es conocer qué conductas incluiríamos

en la imprudencia grave y cuáles en la menos grave, debido a los vaivenes que la norma penal ha ido experimentando en los últimos tiempos (tres modificaciones en siete años).

Pese a que la ley penal ha tratado de ir estableciendo criterios objetivos para catalogar la infracción del deber de cuidado y limitar la potestad jurisdiccional en este cometido⁷, las sucesivas reformas han dejado un margen de discrecionalidad tan amplio que colisionaba con la objetividad pretendida y seguía dejando a criterio de los juzgadores la graduación de la negligencia. En este contexto, la jurisprudencia del TS ha resultado fundamental a la hora de fijar los parámetros para la delimitación de ambas figuras.

La primera vez que el Alto Tribunal se pronunció sobre la imprudencia menos grave fue en la STS 805/2017, de 11 de diciembre (ECLI:ES:TS:2017:4867), sobre el “caso Madrid Arena”, donde concluye que la imprudencia es un concepto penal, no administrativo.

La STS de Pleno 421/2020 de 22 de julio (ECLI:ES:TS: 2020:2533) se dictó para la unificación de doctrina en materia de negligencia en el tráfico viario. Para la delimitación de la imprudencia grave de la menos grave siguió la línea marcada por la aludida STS 805/2017, de 11 de diciembre (ECLI:ES:TS:2017:4867), que seguía a su vez la estela del Dictamen 2/2016. Define la imprudencia menos grave como aquélla que origina un riesgo inferior a la grave en la que se produce una “infracción del deber medio de previsión ante la actividad que despliega el agente en el actuar correspondiente a la conducta que es objeto de atención” y que se encuentra en una relación casual con el resultado producido. La imprudencia grave la describe como “la omisión de la diligencia más intolerable”, a través de una acción u omisión que origina un daño.

La STS 945/22, de 12 de diciembre (ECLI:ES:TS:2022:4627) expone que la incursión en una infracción grave de la LSV, cuando resultó determinante para producir el daño, es un indicio sólido de que se cometió una imprudencia menos grave. Advierte de que no puede incurriarse en automatismo, pues una misma infracción-según el resto de las circunstancias concurrentes- puede dar lugar a los tres tipos de imprudencia (grave, menos grave y la atípica leve). Así, con cita de la STS 284/2021, de 30 de marzo⁸(ECLI:TS:2021:1159), con cita a su vez de la STS 421/2020, de 22 de julio (ECLI:ES:TS:2020:2533), recuerda que la reforma de 2019 pretendió clarificar la diferenciación centrándose en una infracción grave de tráfico, pero dicha infracción puede dar lugar a los tres tipos de imprudencia según la “magnitud de la infracción del deber de cuidado.”

La STS 284/2021, de 30 de marzo (ECLI TS:2021:1159) entendió que el legislador del 2019, al remitirse a las conductas del art.379, estableció una presunción de la imprudencia grave “taxativa”, pero no excluyente. Es “taxativa” en cuanto a que siempre que concurren estos supuestos y se produzca un resultado derivado del riesgo producido la imprudencia será grave excepto en el caso de que la infracción grave de la norma de cuidado no fuera determinante en la causación del resultado. En relación con la imprudencia menos grave, por el contrario, la remisión a la normativa administrativa es únicamente orientadora. Aun cuando la infracción sea grave puede estimarse la

⁷ En línea con la línea doctrinal y jurisprudencial de los últimos años, en favor de la imputación objetiva.

⁸ En dicha resolución critica sin ambages las “desafortunadas y prescindibles” reformas acometidas en materia de imprudencia (FJ.3).

imprudencia grave o incluso leve, según las circunstancias. De lo contrario, dada la amplitud del art. 76 m) LSV que cataloga como infracción grave la “conducción negligente”, la mayoría de las conductas no graves se considerarían automáticamente como menos grave a través de esta especie de cajón desastre, lo que hay que rechazar.

Critica la interpretación auténtica de las normas, que conllevaría una objetivación que casa mal con la apreciación de las circunstancias concurrentes⁹.

La STS 344/22, de 6 de abril (ECLI:TS:2022:1492), recuerda que una infracción de la ley vial grave puede dar lugar tanto a una imprudencia penal grave como menos grave, en función de las circunstancias. De igual forma, la infracción muy grave del art. 77 LSV podrá llevarnos a una imprudencia grave o menos grave, ya que no se indica en el CP que la infracción muy grave se limite a la negligencia grave, aun cuando “es un factor a tener en cuenta para calificar la conducta.” Recalca que al delimitar el art. 142 CP la imprudencia menos grave establece el “suelo”, pero no el “techo”.

La referida Sentencia de Pleno del Tribunal Supremo 421/2020(ECLI:ES:TS:2020:2533) señaló la posibilidad de que una infracción grave de la normativa administrativa de tráfico constituyera una imprudencia menos grave. Se trata de una primera aproximación que actúa a modo de presunción, pues el juez no puede ser un “esclavo de la catalogación administrativa”.

Especialmente elocuente en lo que a la diferenciación de los distintos tipos de imprudencia se refiere resulta la STS 2543/2022, de 22 de junio (ECLI:ES:TS:2022:2543). La resolución concluye que la clave diferenciadora entre la imprudencia grave y la menos grave la encontramos en la “intensidad o relevancia” de la infracción del deber de cuidado, siendo la grave aquella en la que se produce una inobservancia intolerable de las normas de cuidado que provoca un riesgo que desemboca en un resultado dañoso. En la menos grave, por el contrario, existe menor exigencia “en el nivel de previsibilidad y exigencia de ese deber de cuidado”. Insiste el Alto Tribunal en la necesidad de atender a las condiciones que rodean el supuesto en concreto para valorar los parámetros que serán determinantes en la calificación del nivel de imprudencia, tales como el “nivel de exigencia de observancia” de la norma de cuidado, el “alcance de la infracción” de la misma, “la intensidad o relevancia de esa infracción” o el riesgo derivado de la falta de diligencia.

En conclusión, el TS insiste en la necesidad de individualizar por los tribunales las circunstancias de cada caso pues una misma infracción puede dar lugar a una imprudencia grave, menos grave o leve según el resto de elementos de la ecuación. La infracción de la norma muy grave o grave actuarán como indicios de una negligencia, cuanto menos, menos grave. Pero habrá que estar al grado de grosería de la diligencia omitida para determinar ante qué imprudencia nos encontramos.

⁹ “(...) Y es que la utilidad esa interpretación auténtica es solo aparente, pues genera otras dificultades asociadas a los principios de legalidad, proporcionalidad, dad jurídica y culpabilidad. Algunos de estos principios pueden resultar irremediabilmente dañados cuando el legislador ve en la administrativización del Derecho penal la fórmula taumatúrgica hoy a la que encomendarse. Pretender objetivar las distintas categorías de imprudencia supone prescindir de la propia naturaleza de la acción negligente.” (FJ.3)

La remisión a las conductas del art.379 CP- siempre que fueran determinante del resultado lesivo- supondrá la consideración de imprudencia grave, pero no cierra las puertas a que se califiquen como graves conductas distintas de aquélla en que se infrinja una norma grave y se produzca una grosera inobservancia de la diligencia debida.

En el mismo sentido, podrá advertirse imprudencia menos grave cuando se cometa una conducta infractora muy grave o grave de la norma vial que sea determinante para la producción del siniestro, pero también podrá darse en conductas que supongan una inobservancia del deber de cuidado medio y no tenga encaje en ninguna de las infracciones administrativas. Sin embargo, esta última posibilidad es más remota, pues la fórmula empleada en el art. 76 m) LSV conforme a la que es infracción grave “la conducción negligente” absorbe una amplitud de casos tal que resulta difícil imaginar actos que se escapen de su ámbito.

3 CONCLUSIONES

El legislador ha ido perfilando la imprudencia en función de la demanda social, especialmente en lo que a los delitos de homicidio o lesiones cometidos por imprudencia utilizando un vehículo de motor o ciclomotor se refiere.

Se sigue echando en falta una norma precisa en sus términos que evite disparidad de criterios por los tribunales, que afecta claramente a la seguridad jurídica. El legislador emplea los términos “grave”, “menos grave” e “imprudencia grave” sin dotarlos de contenido.

La determinación de la imprudencia grave plantea menores problemas interpretativos al fijarse como elemento objetivo la concurrencia de alguna circunstancia del art. 379 CP que fuera “determinante” en la producción del resultado. De este modo, se ha logrado ofrecer al aplicador de la norma un criterio que convive con la potestad valorativa del tribunal. Pese a la pretendida cláusula de objetividad, es necesario rechazar una aplicación automática del precepto que obligue a considerar *ope legas* la imprudencia como grave cuando participe alguna de las circunstancias del art. 379 CP. Será siempre necesario establecer una relación de causalidad entre la gravedad de la infracción del deber de cuidado y el resultado de homicidio o lesiones.

La imprudencia menos grave ha dado lugar, desde el inicio, a problemas que no han logrado ser superados pese a los esfuerzos iniciados con la LO 2/2019. La reforma efectuada por dicha ley fue desafortunada en su redacción, ya que la disparidad de los criterios apreciados en su aplicación condujo a una gran inseguridad jurídica. Al conceptualizar la imprudencia menos grave como “la que no es calificada de grave” se ofrece una definición vacía de contenido, sin que la remisión a la infracción grave de las normas de tráfico cuando sea determinante de la producción del hecho acabe de clarificarlo, entre otros motivos, porque no resuelve qué sucede cuando el quebranto es a una infracción muy grave. En este caso, lo congruente será considerar la conducta, como mínimo, como imprudencia menos grave, sin que pueda descartarse su consideración de grave si fuera determinante para la producción del resultado.

Nos inclinamos por entender la imprudencia menos grave como una figura independiente y diferente de la anterior leve y de la grave, un escalón intermedio que habrá de configurarse en cada caso concreto.

La LO 11/2022 buscaba evitar que los jueces aplicaran la imprudencia leve en caso de resultado de muerte o lesiones, para lo cual habría sido suficiente eliminar la coetilla final “apreciada la entidad de ésta por el juez o tribunal”. Pero, en vez de ello, se redactó el precepto de forma farragosa subordinando el Derecho penal al administrativo, presumiendo la imprudencia grave o menos grave (nunca leve) cuando la muerte o lesiones se debiera a infracción grave de las normas de tráfico. La nueva redacción tenía como claro propósito evitar que las víctimas tuvieran que acudir a la jurisdicción civil, dejando sin efecto la doctrina asentada desde la STS de Pleno 421/2020, de 22 de julio (ECLI:ES:TS:2020:2533).

Es claramente mejorable la delimitación de la imprudencia abordada en la última reforma por las siguientes razones: los preceptos son difícilmente entendibles; limita la libertad del juzgador de apreciar la imprudencia leve cuando lo considere oportuno en función de las circunstancias del caso; atiende a los reclamos sociales por encima de las necesidades de política criminal; las sucesivas reformas sobre la materia- imperfectas desde un punto de vista técnico- crea inseguridad en los operadores jurídicos y, por último, no se comparte la necesidad de ligar la graduación de la negligencia a un catálogo de infracciones que, en algunos casos, parecen alejarse de las situaciones de producción de un riesgo real para la seguridad vial.

De *lege ferenda* podría mejorarse la comprensión del texto legal alterando las expresiones empleadas. Así, donde dice (...)” infracciones graves de las normas de tráfico (...)” podría decir “(...) una grave infracción de las normas de tráfico (...)”, evitando la automática remisión a la infracción grave administrativa y confiriendo al juzgador valorar la gravedad de la infracción y su determinación para el siniestro según el deber objetivo de cuidado quebrantado, el riesgo provocado y la relación con la producción del daño.

Mediante dicha modificación se evitaría el automatismo en la consideración de que es menos grave la imprudencia cuando nos encontremos ante una infracción grave de las normas de tráfico, especialmente si tenemos en cuenta que la infracción prevista en la letra m) del art. 76 LSV es tan amplia que catalogaría como menos grave la mayoría de las conductas.

Las modificaciones introducidas por los arts. 142 bis y 152 bis CP supusieron un lógico aumento de la punición de conductas con resultados más graves. Ahora bien, desaprobamos el articulado por no concretar los supuestos en que se podrá producir la exasperación de la pena en uno o dos grados. La deficiente técnica legislativa desembocará en interpretaciones dispares por los distintos tribunales, por lo que habrá que esperar a que el TS sienta jurisprudencia para aplicar los preceptos con seguridad jurídica.

4 REFERENCIAS

Aguado López, S. (2019), La imprudencia menos grave: concepto y criterios para su correcta calificación jurídica tras las últimas reformas. *La Ley Penal*, nº 141, pp. 1-38.

Cuello Contreras, J. C. (2015). Curso de Derecho Penal Parte General (3ª ed.), Madrid, España: Tecnos.

Daunis Rodríguez, A. (2018). La imprudencia menos grave. *Revista para el análisis del derecho*, pp. 1-48.

Delgado Sancho, C. D. (2017). Los delitos imprudentes tras la reforma de la Ley Orgánica 1/2015, especial referencia al homicidio y las lesiones. *Revista Aranzadi Doctrinal*, nº 11.

De Vicente Martínez, R. (2009), Seguridad vial y Derecho penal. En especial el homicidio imprudente con vehículos a motor, *Abogacía*, nº 1.

De Vicente Martínez, R. (2017). La Reforma Penal de 2015 y su incidencia en los accidentes de circulación. *Revista Aranzadi Doctrinal*, nº5, pp.41-47.

Dictamen 2/2016 sobre Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica el Código Penal. Los nuevos conceptos de imprudencia grave y menos grave de los arts. 142 y 152 y su incidencia en la utilización actualizada del Ministerio Fiscal para una efectiva protección penal de la seguridad vial, Madrid: Ministerio de Justicia. Fiscalía General del Estado.

Dictamen 1/2023 sobre la reforma operada por la Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre, de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor, Madrid: Ministerio de Justicia. Fiscalía General del Estado.

Frías Martínez, E. (2019). Novedades en el Código Penal, Ley Orgánica 2/19 de 1 de marzo. Imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar del accidente. *Revista de Tráfico y Seguridad Vial*, nº 237.

Galán Cáceres, J. C. (2017). La imprudencia menos grave luego de la LO 1/2015 de reforma del Código Penal. Las consecuencias en la responsabilidad sanitaria. *Actividad de la Asociación de Fiscales*, nº 25, pp. 1-58. <https://www.fiscal.es/documents/20142/100242/Ponencia+Juan+Calixto+Gal%C3%A1n+C%C3%A1ceres.pdf/96c6f765-0a02-104e-6974-e353a681e295>

Lanzarote Martínez, P. A. (2019). El nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia. *Diario La Ley*, nº 9359, pp 2 ss,

Magro Servet, V. (2019), ¿Cómo se van a tramitar ahora las reclamaciones por accidente de tráfico en la vía penal?, *La Ley*, nº 9370, pp 4-7.

Magro Servet, V. (2022), La jurisprudencia del TS y la clarificación entre la imprudencia grave y menos grave, *Revista de Derecho de la circulación*, nº 112, pp. 2-7.

Trapero Barreales, M. (2019). Comentario urgente sobre la reforma penal vial y otros aspectos controvertidos. *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, nº 11

Ramón Ribas, E. (2015). Comentarios a la reforma penal de 2015, Pamplona, España: Aranzadi.

Rodríguez Lainz, J. L. (2019). Los nuevos delitos leves de imprudencia menos grave en materia de tráfico: aspectos sustantivos y procesales. *Diario La Ley*, nº 9392.

Rodríguez Lainz, J.L. (2019), Comentario de urgencia a la reforma de los delitos leves por imprudencia menos grave en materia de tráfico en la Ley Orgánica 11/2022. *Diario La Ley*, nº 10141.

Roig Torres, M. (2023). Los delitos de homicidio y lesiones causados por imprudencia con vehículo a motor o ciclomotor, Valencia, España: Tirant lo Blanch.

Rueda Martín, M. Á. (2009). La concreción del deber objetivo de cuidado en el desarrollo de la actividad médico-quirúrgica curativa. *Revista para el análisis del Derecho. InDret*, nº 5, pp.1-58.

ABREVIATURAS, SIGLAS Y ACRÓNIMOS

BOE	Boletín Oficial del Estado
CP	Código Penal
FGE	Fiscalía General del Estado
FSCSV	Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial
LO	Ley Orgánica
LSV	Ley de Seguridad Vial
MF	Ministerio Fiscal
MP	Ministerio Público
P	Página
TS	Tribunal Supremo
V.gr.	Por ejemplo

